

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 08-207790

(43)Date of publication of application : 13.08.1996

(51)Int.Cl.

B62D 3/12

F16C 33/22

(21)Application number : 07-013848

(71)Applicant : JIDOSHA KIKI CO LTD

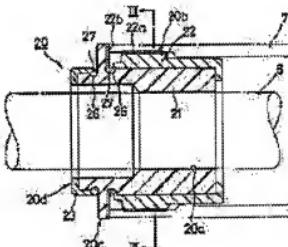
(22)Date of filing : 31.01.1995

(72)Inventor : SUGITA AKIRA
ODA TOSHIYA

(54) RACK SUPPORTING STRUCTURE IN STEERING SYSTEM

(57)Abstract:

PURPOSE: To reduce the weight and cost of a rack supporting bush in a rack and pinion type steering system and secure the strength of necessary parts.
CONSTITUTION: A rack supporting bush 20 for supporting a rack shaft 6 slidably is provided at one end part of a metal pipe body 7 integral with a steering body. This bush 20 is constituted of a body part 21 formed of synthetic resin, and reinforcing parts 22, 23 formed of strength members made of reinforced synthetic resin or metallic material. These reinforcing parts 22, 23 are formed at mechanical strength demanded parts such as a fixing screw part to a body, the flange part side face coming in contact with the body end part, and the outer end side end part with which the tie rod side comes in contact, and these reinforcing parts 22, 23 are integrally connected to the body part by bonding, fitting-in, caulking or insert-molding.



(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平8-207790

(43)公開日 平成8年(1996)8月13日

(51)Int.Cl.*

B 6 2 D 3/12
F 1 6 C 33/22

識別記号

5 0 3 A
7123-3J

序内整理番号

F 1

技術表示箇所

(21)出願番号

特願平7-13848

審査請求 未請求 請求項の数3 O L (全 8 頁)

(22)出願日

平成7年(1995)1月31日

(71)出願人

自動車機器株式会社

東京都渋谷区渋谷3丁目6番7号

(72)発明者

杉田 晃
埼玉県東松山市神明町2丁目11番6号 自動車機器株式会社松山工場内

(72)発明者

小田 敏也
埼玉県東松山市神明町2丁目11番6号 自動車機器株式会社松山工場内

(74)代理人

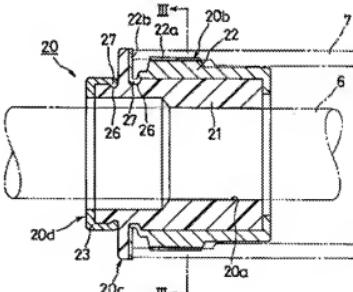
弁理士 山川 政樹

(54)【発明の名称】 ラック取り装置におけるラック支持構造

(57)【要約】

【目的】 ラックビニオン型舵取り装置におけるラック支持用ブッシュの軽量化、低コスト化を図るとともに、必要部位の強度を確保する。

【構成】 ステアリングボディと一体の金属製パイプ体7の一端部に設けられラック軸6を摺動自在に支持するラック支持用ブッシュ20を備える。このブッシュ20を、合成樹脂材によって形成した本体部21と、強化合成樹脂材または金属材による強度部材によって形成した補強部22、23、24とから構成する。この補強部は、機械的強度が要求されるボディへの固定用ねじ部、ボディ端部に当接するフランジ部側面、タイロッド側が当接する外方端面の端面に形成される。補強部は、本体部に接着、嵌め込み、かしめ、インサート成形で一體的に結合される。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 ステアリングボディの一端部に設けられたラックを摺動自在に支持するラック支持用ブッシュを備え、

このブッシュを、合成樹脂材によって形成した本体部と、強化合成樹脂材または金属材による強度部材によって形成した補強部とから構成し、

かつこれらの本体部と補強部とを一体的に結合したことを特徴とする舵取り装置におけるラック支持構造。

【請求項2】 請求項1記載の舵取り装置におけるラック支持構造において、

補強部を、機械的強度が要求されるステアリングボディ端部へのねじ込み固定用のねじ部、ステアリングボディ端部と当接するフランジ部側面部分、舵取り装置を構成するタイロッド側と当接する外方端側の端面部分の少なくとも一個所に形成したことを特徴とする舵取り装置におけるラック支持構造。

【請求項3】 ステアリングボディの一端部に設けられたラックを摺動自在に支持するラック支持用ブッシュを備え、

このブッシュを、強化合成樹脂材または金属材による強度部材によって形成した本体部と、ラックを摺動自在に支持する保持孔内壁部分に可動自在に付設された合成樹脂材によって形成した摺動保持部とから構成したことを特徴とする舵取り装置におけるラック支持構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】 本発明はラックビニオニン型の舵取り装置において、特にラックをステアリングボディ内で摺動自在に支持するためのラック支持構造に関する。

【0002】

【從来の技術】 舵取り装置において、ラックビニオニン型のものは構造が比較的簡単でしかも小型、軽量化を図れ、車輪への配設にあたってスペースを有効に利用できるばかりでなく、舵取り性能面で優れている等の利点があり、小型車を始め各種車輪に広く搭載されている。

【0003】 図10はこの種のラックビニオニン型舵取り装置としてパワーステアリングと呼ばれる動力舵取装置1の本体部の概略構成を示す。同図において、符号2は図示せぬ舵取りハンドルから延設されたステアリングシャフトで、その先端はステアリングボディ3内に嵌挿されるとともに、その先端に設けられるビニオニンが車輪の操舵輪(共に図示せず)間に構築された舵リンク機構4を構成するラック5のラック歯5aに噛合されている。

【0004】 6はラック5と一緒に形成されてその輪線方向に延設されたラック軸で、その輪線方向の略中間位置にはピストン6aが設けられている。このラック軸6は、ステアリングボディ3の一端部に一体的に延設されるボディ商状部である金属製パイプ体7内で摺動動作可

能に支持されている。そして、この金属製パイプ体7内に、舵取リンク機構4に操舵補助力を与えるパワーシリングダ8が形成されている。

【0005】 すなわち、このパワーシリンダ8内でピストン6aの両側には、左、右室8a、8bが形成されている。これら各室は、前記ステアリングシャフト2が内設されたステアリングボディ3内でこのシャフト2と出力軸側のビニオニンとの間に介在して設けた回転型コントロールバルブ(図示せず)により切換えられる油圧回路を介してポンプまたはタンクに選択的に接続されるよう構成されている。なお、9a、9bはシリンドラ左、右室8a、8bを油圧回路に接続するための接続部材、10、11はシリンドラ左、右室8a、8bの外方端部分を液封するためのオイルシールである。

【0006】 12は前記金属製パイプ体7の外方端部分に装着され、その保持孔12a内に前記ラック軸6を貫通させて摺動自在に支持するラック支持用部品であるラック支持用ブッシュである。このブッシュ12は、図11、図12の(a)、(b)に示すように、外周部の一20部にねじ部12bを有し、前記金属製パイプ体7の外方端部分にねじ込み固定されている。

【0007】 また、このブッシュ12の外方端側にはフランジ部12cが形成され、このフランジ部12cは金属製パイプ体7の端部に突き当たる所で止めるストッパーとして機能するとともに、後述する蛇腹状ブーツ14の端部をパイプ体7の端部に固定する際の抜け止め機能をも有する。なお、15はブーツ14の端部を縛緊するためのワイヤである。さらに、このブッシュ12のフランジ部12cよりも外方端部分は、六角形ナット部12dとして形成され、前記ねじ部12bによるハイド体7へのねじ込み時に使用される。

【0008】 また、図10において、符号16は舵取りリンク機構4の両端側に設けられ操舵輪軸のナックルアーム側に連設されるヤングビン(図示せず)に連結されたタイロッドで、これら左、右両側のタイロッド12、12間にラック5およびラック軸6がボールジョイント17等を介して連結された状態で一連に設けられている。前記蛇腹状ブーツ14、14は、上述したボディ3のラック5を支持する筒状部3aおよびこれに連設された金属製パイプ体7の外方端側で可動側であるラック5、ラック軸6と一緒に連絡されたタイロッド16、16との間に介在され、ステアリングボディ3の筒状部分でのシール性を確保し、外部からの塵埃等の侵入を防止する。なお、18、18は前記ボディ筒状部3aおよびこれに連設された金属製パイプ体7外方端側の外周部にマウントラバーを介して取付け固定されステアリングボディ3の車体側への取付け用プラケットである。

【0009】 上述した構成による動力舵取装置1において、タイロッド16と一緒に連絡されて舵取リンク機構4を構成するラック5は、そのラック歯5a形成部分が

ステアリングボディ3の下方に配設されたラックガイド(図示せず)にて摺動自在に支持されるとともに、他端側のロッド部5b部分が、前述したようにステアリングボディ3と一体の金属製パイプ体7の外方端に装填されたラック支持用ブッシュ12により摺動自在に支持されている。

【0010】このようなラック支持用ブッシュ12として従来一般には、含油性焼結金属材等の鉄系材料やアルミニウム系材料からなる円筒状部材によって形成され、前述したねじ部12bによりパイプ体7の外方端にねじ込み固定されている。しかし、このような金属性製のラック支持用ブッシュ12では、重錠が大きく、加工が面倒で、またコスト面でも問題であり、近年ではこのようなラック支持用ブッシュを、加工性、軽量化、低成本化、さらに金属同士の打音防止等を考慮し、合成樹脂材からなる成形品によって形成することが考えられている。

【0011】特に、このような合成樹脂材によるラック支持用ブッシュ12では、その保持孔12a内に貫通配設されるラック軸6を円滑に摺動動作可能に保持できるという利点があり、ラック支持用ブッシュとしての機能を發揮する。

【0012】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、このようなラック支持用ブッシュ12を、合成樹脂材のみで形成すると、前述したボディ3側の金属製パイプ体7へのねじ込み用のねじ部12bやこの金属製パイプ体7の外方端部に当接するストッパ部となるフランジ部12cの側面において強度不足となり、破損等の問題を招くおそれがある。

【0013】特に、このようなラック支持用ブッシュ12には、ラック軸6の軸線方向での摺動動作に伴ない、軸線方向への力が作用する。このとき、ブッシュ12の抜け方向への力は、前記金属製パイプ体7に螺合されているねじ部12bで受けて移動を規制するとともに、他方への力はこのねじ部12bとパイプ体7の端部に係結されるフランジ部12cがストッパとなって受けているもので、このようなねじ部12bやフランジ部12cの側面での強度を確保することが望まれる。

【0014】さらに、上述したような強度上で問題は、ブッシュ12外方端側のナット部12dの端面のように、タイロッド16、16側のソケットとの当接部であるストッパ部分においても同様に生じるので、このような機械的強度が要求される部分での強度アップに対しての何らかの対策を講じることが必要である。

【0015】本発明はこのような事情に鑑みてなされたものであり、ラック支持用ブッシュの一端を軽量化、低成本化のために合成樹脂材により形成するとともに、強度が要求される部分を金属材または強化合成樹脂材等の強度部材で形成し、強度を向上させ、破損等の不具合

を解消するとともに、ラック軸の摺動自在な保持機能や打音防止機能も得られる舵取り装置におけるラック支持構造を得ることを目的としている。

【0016】

【課題を解決するための手段】このような要請に応えるために本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造は、ステアリングボディの一端側に設けられラックを摺動自在に支持するラック支持用ブッシュを、合成樹脂材によって形成した本体部と、機械的強度が要求される部分たとえば金属製パイプ体とのねじ込み固定用のねじ部、金属製パイプ体の端部に当接するフランジ部側面、タイロッド側が当接する外方端の端面部分を強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した補強部とで構成し、かつこれらを一体的に結合することによって形成したものである。

【0017】また、本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造は、ステアリングボディの一端部に設けられたラックを摺動自在に支持するラック支持用ブッシュを、強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した本体部と、ラック軸を摺動自在に支持する保持孔の内壁部分を合成樹脂材によって形成した摺動保持部とから構成し、かつこれらを一体的に組合わせて形成したものである。

【0018】

【作用】本発明によれば、ラック支持用ブッシュのほとんどを合成樹脂材製の本体部によって構成するとともに、この本体部に強度を要求される部分を強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した補強部を接着、嵌め込み、かしめ、インサート成形で一体的に結合することにより形成される。

【0019】また、本発明によれば、ラック支持用ブッシュのほとんどを強化合成樹脂材、金属材等の強度部材によって形成した本体部によって構成するとともに、ラック軸を摺動自在に支持する保持孔内壁部分を合成樹脂材によって形成した摺動保持部を、前記本体部の保持孔内壁部分に移動可能な状態で一體的に組合せることにより形成される。

【0020】

【実施例】図1ないし図3は本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造の一実施例を示すものであり、これらの図において、前述した図10、図11および図12と同一または相当する部分には同一番号を付してその説明は省略する。

【0021】本発明によれば、ラックビニオン型舵取り装置におけるステアリングボディの一端側(金属製パイプ体7の外方端)に装着されラック軸6を摺動自在に支持するラック支持用ブッシュ20を、合成樹脂材によって形成した本体部21と、機械的強度が要求される部分たとえば金属製パイプ体7とのねじ込み固定用のねじ部20b、金属製パイプ体7の端部に当接するフラン

ジ部20 c側面、タイロッド16側が当接する外方端の六角形ナット部20 dでの端面部分を強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した補強部22 a、22 b、23として構成し、かつこれらを嵌め込みおよびかしめ等によって一体的に結合することにより形成したところを特徴としている。なお、図中20 aはラック支持用ブッシュ20内に形成されるラック軸6を保持する保持孔である。

【0022】ここで、この実施例では、金属製パイプ体7とのねじ込み固定用のねじ部20 bと金属製パイプ体7の端部に当接するフランジ部20 cの側面を補強する補強部22 a、22 bを一体に形成した跨付き筒状体22を用いている。このような跨付き筒状体22は、図3の(a)、(b)から明らかなように、ねじ部20 bを形成する補強部22 a部分を回転方向で固定するために、本体部21に対しセレーション結合またはキー結合で連結している。なお、図3中24はセレーション結合部、25aはキー結合を行なうためのキー部、25bはこのキー部25 aが係合するキー溝である。

【0023】前記六角形ナット部20 d部分に付設される補強部23は、リング状キャップとして形成され、この補強部23も上述した跨付き筒状体22と同様に、本体部21の他方の内面部外周にセレーション結合またはキー結合によって連結されている。

【0024】前記本体部21におけるフランジ部20 cに近接する部分には、図2に示すように、周方向の複数個所または全周にわたって四部26が凹設されている。このような四部26は、フランジ部20 cにおけるブッシュ20の内方端面の部分、さらにブッシュ20の外方端面の部分(図2では図示せず)の面方に形成するとよい。このような四部26は、上述した跨付き筒状体22やリング状キャップである補強部23を、本体部21の外周部に嵌装した状態で、図1中符27で示すかしめ部を形成することにより、軸線方向での抜けを防止する部分である。

【0025】このような構造によれば、合成樹脂材製の本体部21と補強部22 a、22 bとなるる跨付き筒状体22、リング状キャップである補強部23を、本体部21との間に形成し、必要部位を補強した樹脂鋼のラック支持用ブッシュ20を形成できる。

【0026】このようなラック支持用ブッシュ20では、従来のような鋼系あるいはアルミニウム系等の金属材からなるものに比べて軽量化や低コスト化が図れ、またラック軸6を保持孔20 a内で摺動自在に保持する上で効果を発揮する。しかも、この保持孔20 aを形成している本体部21が合成樹脂材であることから、ラック軸6との打音を防止することもできる。

【0027】また、このようなラック支持用ブッシュ20では、ステアリングボディ3側の金属製パイプ体7との結合をねじ結合で行なっていることから、従来一般的

であるインローコンボとは異なり、パイプ体7とブッシュとの間の隙間にかかるたでラック軸6に無用な振れが生じることを防止できるという利点がある。

【0028】さらに、上述したようなラック支持用ブッシュ20において、補強部22 a、22 b、23を形成する強度部材として、強化合成樹脂材を用いて形成すると、従来問題であった金属製パイプ体7やタイロッド16側とのストッパ部で衝突によって生じた打音の発生を防止することができるという利点もある。

【0029】なお、上述した実施例では、合成樹脂材製の本体部21に対しての跨付き筒状体22(補強部22 a、22 b)とリング状キャップである補強部23とを、嵌め込みおよびかしめによって一体化しているが、本発明はこれに限定されず、図4~図7に示すような要形例が考えられる。

【0030】すなわち、図4は本体部21に対し、跨付き筒状体22とリング状キャップである補強部23とを接着剤28で一体的に結合した場合を示す。ここで、このような構成で、本体部21とリング状キャップである補強部23とを接着固定する際には、図5に示すように、本体部21側に嵌合用の溝部29を形成し、回転方向の規制を行なうとともに、接着面積を大きくして接着強度を高めるとい。

【0031】図6は台成樹脂材製の本体部21に対し、補強部22 a、22 bとなる跨付き筒状体22、リング状キャップである補強部23をインサート成形によって一体に形成した場合を示している。この場合、筒状体22や補強部23と本体部21との取り止めおよび接着面積を増やすために、図2に示したセレーション結合、キー結合、嵌合用溝部結合を適宜採用することは自由である。

【0032】図7は合成樹脂材製の本体部21に対し、金属材等の強度部材で薄内腔に形成した補強部22 a、22 bとなる跨付き筒状体22、リング状キャップである補強部23を嵌め込み式で一体的に固定した場合を示す。なお、図2中7は本体部21側の凹部26に係止される係止部としてのかしめ部であるが、このような係止部を跨付き筒状体22、補強部23の先端部に予め一体に形成してもよい。

【0033】図8の(a)、(b)、(c)は本発明の別の実施例を示すものであり、この実施例では、ラック支持用ブッシュ30の本体部31を、強化合成樹脂材や鉄系等の金属材による強度部材で形成するとともに、ブッシュ30の保持孔30 a内に貫通して保持されるラック軸6との摺動自在な保持部を、合成樹脂材を始めとする樹脂に適した材料で形成した筒状体32によって構成した点を特徴としている。ここで、この筒状体32は、本体部31に対し軸線方向への移動が可能な状態で組み付けられており、組付けが容易に行なえるようになってい。また、この筒状体32は、たとえば図8の(c)

で示されるように、側方向の一部にスリット33を形成するか、あるいは周面部に螺旋状溝を形成することにより、径方向での縮小化が可能となるように形成した薄内状筒体として形成されている。

【0034】図中32a、32aは筒状体32の両端に形成した脱落防止用の鈎部であり、本体部31の保持孔30a内に組合して組込んだ筒状体32が、ラック軸6の動きで脱落しないようにするストッパー機能をもつ部分である。この場合、本実施例では、図8の(b)から明らかなように、本体部31の保持孔30a側に、筒状体32の軸直方向の長さよりも小さい隙間をもててテーパ部35、35を形成し、これに所定間隔をおいて対向するように略同角度のテーパをもって形成されている鈎部32a、32aを形成している。このようなテーパをもって形成する理由は、鈎部32aがテーパ部35に当接した場合に剪断力が作用しにくく、耐久性を向上させるためである。なお、図中R部はできるだけ曲面形状に形成した方がよい部分である。しかし、これに限定されず、図9に示すように、直角に立ち上げた鈎部であってもよい。

【0035】なお、上述した鈎部32aとテーパ部35との間に隙間を設けたのは、組付け性をよくするために、この筒状体32の内側がラック軸6との関係で寸法精度が要求され、本体部31に固定した場合に筒状体32が内径側に変形するのを避けるためである。さらに、上述した鈎部32aの位置は、テーパ部35に対し隙間をおいて対向するとともに、ラック軸30の端部からは保持孔30a内に入り込むようにして組み付けられている。これは、上述のように移動する筒状体32では、ラック軸30の外側に突出しないように配慮する必要があるためである。

【0036】このような構成を採用すると、ラック支持用ラッシュ30として、ラック軸6の摺動自在な保持機能をもち、しかも必要部位は金属材等からなり、強度を確保できるもので、ラック軸6との打音問題も少なく、ラック支持部材として充分に機能する。

【0037】なお、本発明は、上述した実施例構造に限定されず、各部の形状、構造等を必要に応じて適宜変形、変更することは自由で、種々の変形例が考えられる。また上述した実施例では、本発明に係るラック支持構造を、パワーステアリング用の舵取り装置(動力舵取装置1)に適用した場合を説明したが、本発明はこれに限定されず、マニュアルステアリング用の舵取り装置にも適用することができる。

【0038】

【発明の効果】以上説明したように本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造によれば、ステアリングボディの一端部に設けられラックを摺動自在に支持するラック支持用ラッシュを、合成樹脂によって形成した本体部と、機械的強度が要求される部分、たとえばボディ

への固定用ねじ部、ボディ端部に当接するフランジ部側面、タイロッド側が当接する外方端側の端面を強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した補強部とで構成し、かつこれらを接着、嵌め込み、かしめ、インサート成形等で一体的に結合することにより形成したので、簡単な構成であるにもかかわらず、ラック支持用ラッシュの加工性を向上させ、軽量化、低コスト化を図るとともに、ラックの摺動自在な保持機能を発揮させ、また強度が要求される部の強度アップを図り、破損といった不具合を一掃することができる。

【0039】また、本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造によれば、チアリングボディの一端部に設けられラックを摺動自在に支持するラック支持用ラッシュを、強化合成樹脂材または鉄系等の金属材からなる強度部材によって形成した本体部と、ラック軸を摺動自在に支持する保持孔内壁部分に移動可能に付設される合成樹脂材によって形成した摺動保持部とで構成するようにしたので、簡単な構成であるにもかかわらず、ラック支持用ラッシュにおけるラックの摺動自在な保持機能を發揮させることができるという利点を奏す。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造の一実施例を示す要部であるラック支持用ラッシュの拡大断面図である。

【図2】 図1に示したラック支持用ラッシュにおける合成樹脂材製の本体部の概略斜視図である。

【図3】 (a)、(b)はラック支持用ラッシュを構成する本体部と鈎付き筒状部との係合状態を説明するための図1のI-I'ーI'I'断面図である。

【図4】 本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造の別実施例を示すラック支持用ラッシュの拡大断面図である。

【図5】 図4に示したラック支持用ラッシュにおける合成樹脂材製の本体部の概略斜視図である。

【図6】 本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造のさらに別の実施例を示すラック支持用ラッシュの拡大断面図である。

【図7】 本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造の他の実施例を示すラック支持用ラッシュの拡大断面図である。

【図8】 本発明に係る舵取り装置におけるラック支持構造のさらに別の実施例を示し、(a)はラック支持用ラッシュの拡大断面図、(b)はその要部拡大図、(c)は薄内状筒状体の端面図である。

【図9】 図8の変形例を示す図である。

【図10】 従来のラック支持構造を説明するためのラックビニオン型動力舵取装置の概略構成を示す図である。

【図11】 図10におけるラック支持部を拡大して示す

す要部拡大断面図である。

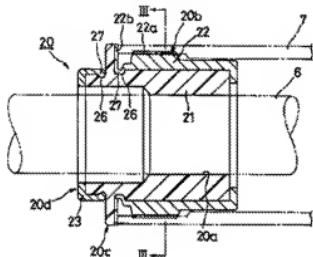
【図12】 (a), (b) は従来のラック支持部に用いられるラック支持用ブッシュの断面図および端面図である。

【符号の説明】

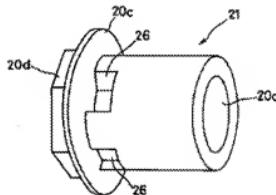
1…ラックピニオン型動力伝取装置、3…ステアリングボディ、3 a…ボディ筒状部、4…靴取リンク機構、5…ラック、6…ラック軸、6 a…ピストン、7…金属製パイプ体、8…パワーシリンダ、10, 11…オイルシール、14…蛇腹状ブーツ、16…タイロッド、17…*10

* ボールジョイント、20…ラック支持用ブッシュ、20 a…保持孔、20 b…ねじ部、20 c…フランジ部、20 d…六角形ナット部、21…合成樹脂製本体部、22 a, 22 b, 23…金属製捕獲部、24…セレーション結合部、25 a…キー部、25 b…キー溝、26…凹部、27…かしめ部、28…接着剤、29…嵌合用溝部、30…ラック支持用ブッシュ、31…本体部、32…筒状部、32 a…飼部、33…スリット、35…テバ部。

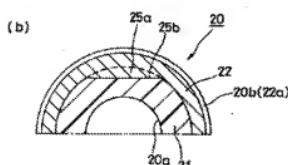
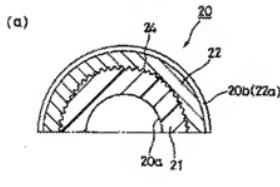
【図1】



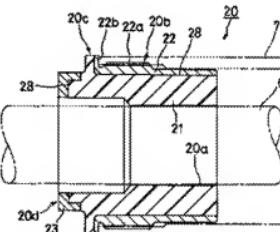
【図2】



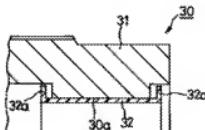
【図3】



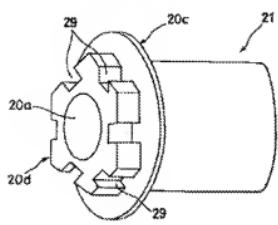
【図4】



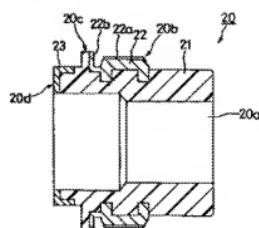
【図9】



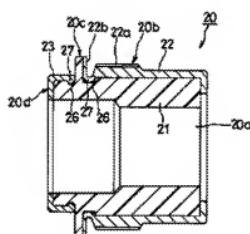
【図5】



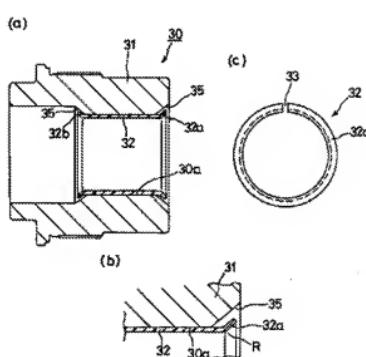
【図6】



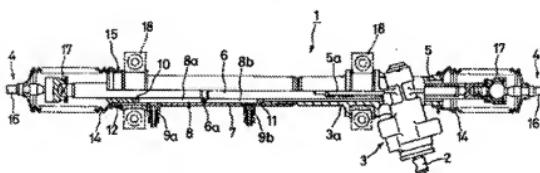
【図7】



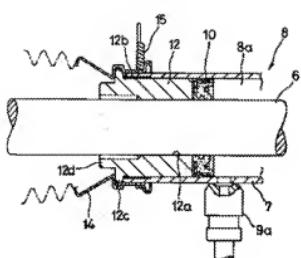
【図8】



【図10】



【図1】



【図1】

